

chauffeurs. Ce chiffre représente une partie importante de la main-d'œuvre au Canada.

En lisant les revues spécialisées qui me parviennent à mon bureau, je constate que l'industrie se préoccupe de ce que le public pense d'elle. Il est possible qu'elle ait raison. Néanmoins, je crois qu'il faut admettre que la majorité des exploitants dans cette industrie sont des hommes d'affaires honnêtes. Ils travaillent fort; ils éprouvent les mêmes difficultés que les autres à trouver le capital dont ils ont besoin pour financer leurs entreprises; ils surnagent et se développent en fournissant un service public. S'ils ne réussissent pas à le faire convenablement, ils doivent fermer leurs portes; le gouvernement fédéral n'est pas là pour leur aider à traverser une période difficile.

De plus en plus de directeurs d'entreprises de camionnage s'occupent activement de clubs de bienfaisance, chambres de commerce, caisses de bienfaisance, et autres dans leurs collectivités. L'industrie dépense des milliers de dollars en Ontario et dans le Québec pour aider des étudiants dans le besoin, au moyen de contributions qui leur sont versées par les universités. L'industrie sait pertinemment qu'en dépit d'un effectif considérable, qui représente l'un des groupes d'employés les plus nombreux au Canada, elle n'a pas, aux yeux des hommes politiques fédéraux, les «titres voulus» du point de vue des employés. Ceux qui appartiennent à cette industrie imputent ce fait à deux causes. La première, c'est que l'industrie est en partie syndicalisée et en partie non syndicalisée, et même là où les syndicats existent—et cela s'applique à toutes les grandes compagnies—on ne compte pas de grand groupement syndical comme dans le cas des fraternités de cheminots, mais un grand nombre de sections locales appartenant à un même syndicat et qui se trouvent réparties par tout le Canada.

Quant à la deuxième cause de l'indifférence du monde politique envers la main-d'œuvre de l'industrie du camionnage, elle vient du fait que les Teamsters représentent environ 95 p. 100 des membres des syndicats que compte l'industrie. L'industrie sait bien qu'elle ne saurait compter sur aucune force politique quelconque de la part des Teamsters et ce, en raison de la réputation que ce syndicat s'est faite outre-frontière. D'autre part, les dirigeants de l'industrie se rendent compte qu'en dépit de la diminution du nombre d'emplois sur les chemins de fer, les fraternités de cheminots trouvent toujours le moyen de se faire entendre des gouvernements du Canada.

[M. Foy.]

Cependant, bon nombre de compagnies de camionnage publient des journaux et des bulletins qu'elles distribuent à tous leurs employés pour les mettre au courant des problèmes que doit affronter l'industrie. Des milliers de camionneurs commencent à se rendre compte des problèmes de l'industrie du camionnage à l'échelon fédéral. En outre, les directions de diverses compagnies de camionnage convoquent de nombreuses réunions amicales de leurs employés qui y sont mis au courant des problèmes qui se posent à l'industrie.

L'autre soir, par exemple, un grand nombre de camionneurs se sont réunis à Montréal; la rencontre a été suivie d'une réception à laquelle assistaient les principaux représentants des diverses associations de l'industrie du camionnage et des associations des propriétaires. Ces représentants ne venaient pas seulement de la province de Québec mais également d'Ottawa. Lors de cette réunion, plus de \$5,000 ont été distribués sous forme de chèques aux camionneurs qui avaient un bon dossier quant à la sécurité routière et qui avaient suivi avec succès les cours de l'Ambulance Saint-Jean. On me dit que lors de la réception qui a suivi, les représentants des associations ont circulé parmi les camionneurs pour discuter avec eux, afin de bien montrer qu'il s'agissait d'une industrie et que tous ceux qui en font partie, qu'ils possèdent ou qu'ils conduisent un camion, y ont des intérêts à défendre et qu'ils doivent se préoccuper du sort que lui fait le gouvernement.

Si l'on peut se fier aux chiffres du Bureau fédéral de la statistique, les investissements dans l'industrie canadienne du camionnage dépassent nettement le milliard de dollars. Il y a quelques semaines, l'ancien ministre des Transports, l'honorable George McIlraith aurait déclaré que le gouvernement libéral était sur le point de mettre au jour sa politique nationale du transport aérien. Que je sache, le gouvernement libéral—pas plus du reste qu'aucun autre gouvernement fédéral—n'a jamais annoncé de politique à propos de l'industrie canadienne du camionnage. Pourtant, c'est du Parlement que relève tout le secteur international et interprovincial qui forme une si grande partie de cette industrie. Le Parlement doit donc être tenu responsable du sort que les politiques fédérales réservent à l'entreprise du camionnage.

Les investissements dans l'industrie canadienne du transport aérien, y compris Air-Canada, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et toutes les autres entreprises qui assurent un service commercial régulier, n'atteignent pas, il s'en faut, le montant de plus d'un milliard placé dans celle du camionnage. Je n'ai donc aucune hésitation à